

2004 ஜூலை 29]

இணைப்பு - I

(131 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

மானியக் கோரிக்கை எண் 24

உள் துறை-இயக்கூர்திகள் குறித்த சட்டங்கள்-நிருவாகம்

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 2004-2005

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்

மக்களின் மேம்பாட்டிற்கு திறன் வாய்ந்த, பாதுகாப்பான மற்றும் இடையறாத போக்குவரத்து அமைப்பு அடிப்படையானதாகும். இது நமது நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும் இன்றியமையாததாகும். பல்லாண்டுகளுக்கு முன் போக்குவரத்து அமைப்பில் இரயில் போக்குவரத்து சிறப்பிடம் பெற்றிருந்தது. அண்மைக்காலத்தில் சாலைகளின் வழியே சாக்கு மற்றும் பயணிகள் போக்குவரத்து மிகப் பெரும் வளர்ச்சி அடைந்துள்ளது. தற்போது மக்கள் நெடுந்தொலைவுப் பயணங்களை பெருமளவில் சாலை வழியாக மேற்கொள்கின்றனர். பல மாநிலங்களின் எல்லைகளைக் கடந்து செல்லும் கச்சாப்பொருட்கள், உற்பத்தி பொருட்கள், வேளாண் விளை பொருட்கள் ஆகியவற்றின் அடவு கடந்த சில ஆண்டுகளாக பன்மடங்கு பெருகியுள்ளது. எனவே, பல்வேறுபட்ட வாகனங்களின் தேவை தொடர்ந்து அதிகரித்துக் கொண்டே வருகிறது. இத் தேவையினை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் வாகனங்களை தேவையான அளவில் ஈடுபடுத்த அரசு உறுதி பூண்டுள்ளது. அதே சமயத்தில் ஒழுங்கான, நெரிசலற்ற மற்றும் விபத்திலலா பயணத்தையும் உறுதி செய்தல் வேண்டும். அது மட்டுமன்றி, வாகனங்களின் புகையினால் மாசு ஏற்படுவதையும் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். இவை, போக்குவரத்து கொள்கைக்கு மிகப்பெரும் சவாலாக அமைந்துள்ளது. இவற்றை நிறைவேற்ற, சட்டரீதியான மற்றும் சட்டம் சாரா திறன்வாய்ந்த சீரமைப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படல் வேண்டும்.

[2004 ஜூலை 29]

போக்குவரத்துத் துறை மேற்சொன்ன குறிக்கோளை அடைய விழையும் முறைமைகள் பின்வரும் பத்திகளில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

2. நிருவாக அமைப்பு

போக்குவரத்து துறை போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையில், உள்துறையின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்து ஆணையரே, தமிழ்நாட்டின் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் (State Transport Authority) செயல்படுகிறார். சென்னை நகரில், இணைப் போக்குவரத்து ஆணையர் (நகரம்) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் (Regional Transport Authority), மாவட்டங்களில் அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியர்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகவும் செயல்படுகின்றனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி மற்றும் மாநில போக்குவரத்து அதிகாரி ஆகியவர்களின் ஆணைகளின் மீதான மேல் முறையீடுகளும், மறு ஆய்வு மனுக்களும் சென்னை மாநில போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு தீர்ப்பாயத்தால் பரிசீலிக்கப்படுகின்றன. தமிழ்நாட்டில் 46 வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களும், 10 பகுதி அலுவலகங்களும், இவையன்றி 19 தணிக்கைச் சாவடிகளும் செயல்பட்டு வருகின்றன.

3. செயல்பாடுகள்

1988 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசு மோட்டார் வாகனச் சட்டம், 1989 ஆம் ஆண்டு மத்திய அரசின் மோட்டார் வாகன விதிகள், 1989 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன விதிகள், மற்றும் 1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் விதிகள் ஆகியவற்றை போக்குவரத்துத் துறை நிருவகிக்கிறது. அத்துடன் இயக்கூர்திகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கு அனுமதிச்சீட்டு வழங்குதல், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் உரிமங்கள் வழங்குதல், விபத்துக்குள்ளான வாகனங்களை ஆய்வு செய்தல், கட்டணங்களையும் வரிகளையும் வசூல் செய்தல், வாகனங்களின் புகையினால் மாசு ஏற்படுவதை கட்டுப்படுத்துதல், சாலைப் பாதுகாப்பு மேம்பாட்டுப் பணிகளை நிறைவேற்றல் மற்றும் போக்குவரத்து சார்ந்த இதர பணிகளும் இத்துறையின் முக்கிய பணிகளாகும்.

2004 ஜூலை 29]

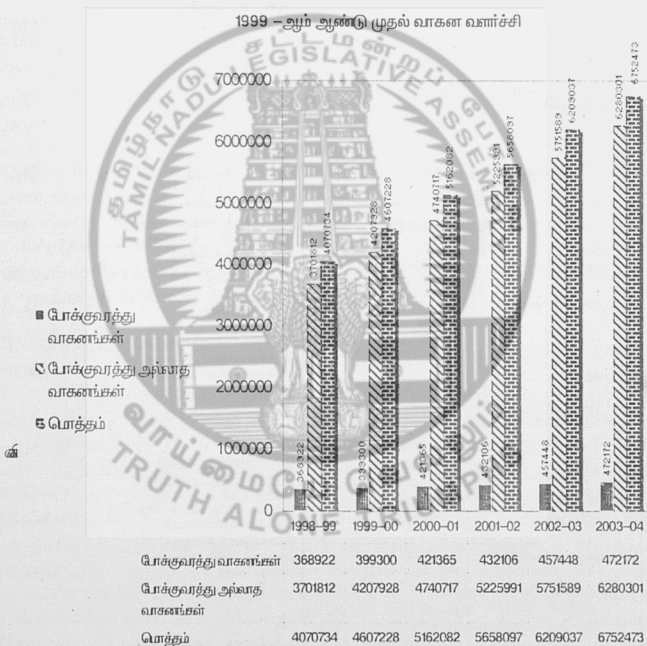
4. 31.03.2004 நிலவரப்படி மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை

போக்குவரத்து வாகனங்கள்		போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	
(அ) பயணிப் பேருந்துகள்		(அ) இரு சக்கர வாகனங்கள்	
மாநில போக்குவரத்து	16,994	மோட்டார் சைக்கிள்	18,83,849
கழகங்களால் இயக்கப்படுபவை		ஸ்கூட்டர்	9,11,076
தனியாரால் இயக்கப்படுபவை	6,531	மோப்பெட்டுகள்	27,52,830
சிறுந்துகள்	3,816	மொத்தம்	55,47,755
மொத்தம்	27,341		
(ஆ) ஒப்பந்த ஊர்திகள்		(ஆ) மூன்று மற்றும் நான்கு சக்கர வாகனங்கள்	
ஆட்டோ ரிக்ஷா	1,19,937	மோட்டார் கார்	5,64,949
(சென்னை நகரம் : 37714)		ஈப்பு	39,290
சாதாரண டாக்ஸி	886	மூன்று சக்கர வாகனம் (தனியார் ஆட்டோ)	4,083
மோட்டார் கேப் (மாநில அனுமதி)	36,388	ஸ்டேஷன் வேகன்	2,456
மோட்டார் கேப் (தேசிய அனுமதி)	4,655	டிராக்டர்	76,058
மேக்ஸி கேப் (மாநில அனுமதி)	24,835	மூன்று சக்கர வாகனம் (உரிமத்திற்கு உட்பட்டாதவை)	23,336
மேக்ஸி கேப் (தேசிய அனுமதி)	883	நான்கு சக்கர வாகனம் (ரிக் மற்றும் கட்டிடம்)	5,874
ஆம்னி பேருந்து (மாநில அனுமதி)	318	கட்டும் உபகரண வாகனங்கள்	
ஆம்னி பேருந்து (தேசிய அனுமதி)	143	ரோட் ரோவர்	494
மொத்தம்	1,88,045	மற்றவை	16,006
(இ) மற்றவை		போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	62,80,301
தனியார் சேவை வாகனங்கள்	4,374		
பள்ளிப் பேருந்துகள்	5,706	போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	
ஆம்புலன்ஸ்	2,772	போக்குவரத்து வாகனங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	4,72,172
தீயணைப்பு வாகனங்கள்	785	போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	62,80,301
மொத்தம்	13,637		
(ஈ) சரக்கு வாகனங்கள்		மாநிலத்தில் உள்ள மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை	67,52,473
வாரிகள் (மாநில அனுமதி)	1,07,186		
வாரிகள் (தேசிய அனுமதி)	26,068		
டிராக்டர் மற்றும் டிரெய்லர்	38,263		
இலகு ரக வாகனங்கள்	62,240		
ஆர்டிகுலேட்டட் வாகனங்கள்	9,392		
மொத்தம்	2,43,149		
போக்குவரத்து வாகனங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை	4,72,172		

[2004 ஜூலை 29]

5. தமிழ்நாட்டில் சாலைகளில் ஓடும் வாகனங்களின் வளர்ச்சி

1999 ஆம் ஆண்டு முதல் வாகன வளர்ச்சி



2004 ஜூலை 29]

தமிழகத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை நாளுக்கு நாள் அதிகரித்துக் கொண்டே வருகிறது. கீழ்வரும் அட்டவணையில் விவரங்கள் அனைத்தும் விரிவாக கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

ஆண்டு (மார்ச் 31ம் தேதிய நிலவரப்படி	போக்குவரத்து வாகனங்கள்	போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்	மொத்தம்	
		இருசக்கர வாகனங்கள்	மற்றவை	
1	2	3	4	5
1999	368922	3214068	487744	4070734
2000	399300	3679525	528403	4607228
2001	421365	4163002	577715	5162082
2002	432106	4600565	625426	5658097
2003	457448	5073643	677946	6209037
2004	472172	5547755	732546	6752473

6. போக்குவரத்துத் துறையை கணினிமயமாக்குதல்

போக்குவரத்துத் துறையின் அனைத்து பணிகளையும் கணினி மூலம் செயல்பட வைப்பது ஒரு பெரிய மின் ஆளுகை முயற்சியாகும். இப் பணி முழுமையாக செயல்படுத்தப்படும்போது, பொது மக்களும் வாகன உரிமையாளர்களும் துரிதமான, திறமையான மற்றும் இடரில்லா சேவையை பெறுவர். தற்போது 17 அலுவலகங்கள் கணினிமயமாக்கப்பட்டுள்ளன. ஒரு மென்பொருள் நிறுவனம் உருவாக்கிய மென்பொருளை பயன்படுத்தி இந்த அலுவலகங்கள் செயல்பட்டு வருகின்றன. சமீபத்தில் தேசிய தகவல் மையம் (NIC) இந்தியா முழுமையும் தொடர்பு கொண்டு செயல்படும் வகையில் பொதுவான கணினி மென்பொருள் அமைப்பினை உருவாக்கியுள்ளது. இதன் அடிப்படையில் இவ்வரசும் தேசிய தகவல் மையம் (NIC) உருவாக்கிய கணினி மென்பொருள் இணைப்பிற்கு மாற்றிக்கொள்ள முடிவெடுத்துள்ளது. கணினி வன் பொருட்கள் போக்குவரத்து துறையின் பிற அலுவலகங்களுக்கும் வாங்குவது இறுதியாக்கப்பட்டதும், கணினி

[2004 ஜூலை 29]

வழி பயன்பாடு முழுவதும் தேசிய தகவல் மையத்தின் (NIC) மென்பொருள்கீழ் கொண்டு வரப்படும். கணினி வன்பொருள் வாங்குவதற்கான மொத்த மதிப்பீடு ரூ.17 கோடி என்று கணக்கிடப்பட்டுள்ளது.

7. ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளங்கள் அமைத்தல்

ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கும் முன் விண்ணப்பதாரரின் வாகன ஓட்டும் திறனை சிறந்த வகையில் சோதனை செய்ய வேண்டும். இதற்காக அவர்களின் ஓட்டும் திறனைக் கணிக்கும் வகையில் பழகுநர் உரிமம் மற்றும் நிரந்தர உரிமம் வழங்குவதற்கு முன் கடுமையான சோதனை முறைகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. தற்போது விண்ணப்பதாரர்களுக்கு ஓட்டும் திறனில் பயிற்சி அளிப்பதற்காக மாநிலம் முழுவதும் பயிற்சிப் பள்ளிகள் (Driving schools) இயங்கி வருகின்றன. தகுதியான பயிற்சியாளரையும், கற்பதற்குத் தேவையான உபகரணங்களையும் முழுமையாக கொண்டிராத பள்ளிகளால் உயர் தரமான பயிற்சியை அளிக்க இயலாது. எனவே, இப்பள்ளிகளை போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகள் திடீர் சோதனை செய்கின்றனர். தேவையான உபகரணங்கள், பயிற்சியாளர்கள் இல்லாத மற்றும் விதிமுறைகளைப் பின்பற்றாத பயிற்சி பள்ளிகளின் அங்கீகாரம் ரத்து செய்யப்படுகின்றது.

அரசு, ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளங்களை தருமபுரி, தஞ்சாவூர், திருநெல்வேலி, இராமநாதபுரம், காஞ்சிபுரம், திருவள்ளூர், நாமக்கல், விருதுநகர் மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகிய நகரங்களில் அமைத்துள்ளது. பெரம்பலூர், திருவண்ணாமலை, தூத்துக்குடி, கரூர், வேலூர், திருச்சி மற்றும் சிவகங்கை ஆகிய இடங்களில் ஓட்டுநர் தேர்ச்சித் தளங்கள் அமைக்கும் பணி நடந்தேறி வருகிறது. மேலும் சேலம், மதுரை மற்றும் திருப்பூர் ஆகிய நகரங்களில் 2004-05 ஆம் ஆண்டில் புதிய தேர்ச்சித் தளங்கள் அமைக்கப்படவுள்ளன. சென்னை-தரமணியில் சாலை போக்குவரத்து நிறுவனம் (IRT) ஒரு நவீன தேர்ச்சித் தளத்தை நிறுவி வருகிறது. இது, சென்னை நகரிலுள்ள எட்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலும் ஓட்டுநர் உரிமத்திற்காக விண்ணப்பம் செய்யும் விண்ணப்பதாரர்களின் திறனை பரிசோதிப்பதற்காக பயன்படுத்தப்படும். தேனியில் புதிய தேர்ச்சித் தளம் அமைக்க தகுந்த இடத்தைக் கண்டறிய நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும், குறைந்தபட்சம் ஒரு தேர்ச்சித் தளமாவது அமைக்க அரசு உத்தேசித்துள்ளது. இதன் முக்கிய நோக்கம் ஓட்டும் திறன் வாய்ந்தவர்களுக்கு மட்டுமே ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கப்பட வேண்டும் என்பதேயாகும்.

2004 ஜூலை 29]

8. வரிவிதிப்பு

1974 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. வாகன வகை, வாகனங்களின் எடை, இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை, இயந்திர சக்தி போன்றவற்றின் அடிப்படையில் வாகனங்களுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு முறை பின்வருமாறு:

வாகன வகை	வரி விதிப்பு முறை
சிறுந்து (மினி-பஸ்)	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
பெருநகர் பேருந்துகள்	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
நகரப் பேருந்துகள்	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
புறநகர் மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள்	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
ஆம்னிப் பேருந்து	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
மேக்ஸி கேப்	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
தனியார் சேவை வாகனங்கள்	இருக்கைகள் எண்ணிக்கை அடிப்படையில்
ஆட்டோ ரிக்ஷா, சாதாரண வாடகைக் கார், சுற்றுலா வாடகைக் கார்	5 ஆண்டு கால வரி (அனுமதி காலம் முடியும் வரை)
சரக்கு வாகனங்கள்	பதிவு செய்யப்பட்ட சுமை ஏற்றும் திறன் அடிப்படையில்
இரு சக்கர வாகனங்கள்	இயந்திரங்களின் சக்தி அடிப்படையில் ஆயுட்கால வரி
நான்கு சக்கர வாகனங்கள் (போக்குவரத்து அல்லாதவை)	வாகன விலை அடிப்படையில் ஆயுட்கால வரி

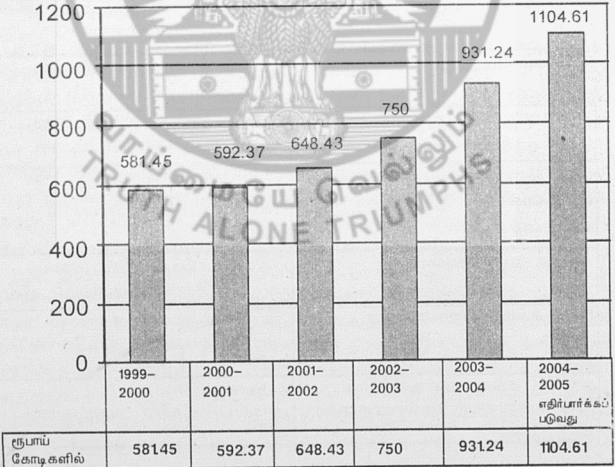
[2004 ஜூலை 29]

பசுமை வரி (போக்குவரத்து அல்லாத வாகனங்கள்)	பதிவு செய்த நாளிலிருந்து 15 வருடங்கள் முடிவடைந்த பின்னர்.
பசுமை வரி (போக்குவரத்து வாகனங்கள்)	பதிவு செய்த நாளிலிருந்து 7 வருடங்கள் முடிவடைந்த பின்னர்.

9. வருவாய்

போக்குவரத்துத் துறை மாநில அரசின் அதிக வருவாய் ஈட்டும் ஒரு துறையாகும். கடந்த ஐந்து ஆண்டுகளில் வரிகள் மற்றும் கட்டணங்கள் வாயிலாக இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் மற்றும் 2004-05-ல் எதிர்பார்க்கப்படும் வருவாய் ஆகியவை கீழே உள்ள வரைபடத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன:-

1999-2000-ஆம் ஆண்டு முதல் ஈட்டிய வருவாயின் வளர்ச்சி
(ரூபாய் கோடிகளில்)



2004 ஜூலை 29]

ஆண்டு

(ரூபாய் கோடிகளில்)

1999-2000

581.45

2000-2001

592.37

2001-2002

648.43

2002-2003

750.00

2003-2004

931.24

2004-2005

1104.61

10. சாலை பாதுகாப்புக் குழு

மோட்டார் வாகனச் சட்டம் பிரிவு 215, அனைத்து சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்த பணிகளை மேற்கொள்ள ஒரு மாநில அளவிலான சாலை பாதுகாப்புக் குழு அமைக்க வழி செய்கிறது. தமிழ்நாட்டில் மாநில சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு 1989 ஆம் ஆண்டு அமைக்கப்பட்டது. இதுவரை மாநில சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைத் தலைவராகக் கொண்டு செயல்பட்டு வந்தது. எனினும், சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளுக்கு புத்துயிர் அளிக்கும்பொருட்டு இக்குழு மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களைத் தலைவராகக் கொண்டு மாற்றியமைக்கப்பட்டுள்ளது. இக் குழுவில் தலைமைச் செயலரும் மற்ற துறைச் செயலர்களும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்க்கப்பட்டுள்ளனர். மேலும், உள் துறைச் செயலர் தலைமையில், மூத்த அலுவலர்களைக் கொண்டு செயல்படும் ஒரு குழு, மேற்கூறிய மாநில சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுவின் முடிவுகளை செயல்படுத்தும் பணிகளை ஆய்வு செய்கிறது. மேலும் இக் குழு துறைகளிடையே சாலைப் பாதுகாப்புப் பணிகளை ஒருங்கிணைக்கும் பணிகளையும், புதிய சாலைப் பாதுகாப்பு யுக்திகளை அறிமுகப்படுத்தும் பணிகளையும் மேற்கொள்கிறது.

மாவட்ட அளவில் இயங்கும் மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக் குழுக்கள் அந்தந்த மாவட்ட ஆட்சியர்களின் தலைமையில் இயங்கி வருகின்றன. இக் குழுக்கள், சாலை விபத்துக்களை கட்டுப்படுத்துதல் மற்றும் இடையூற்றைப் பயணங்களை உறுதி செய்ய யுக்திகள் உருவாக்குதல் ஆகியவைகளை குறிக்கோளாகக் கொண்டு செயல்படுகின்றன.

[2004 ஜூலை 29]

11. சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி

துறையின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படாத சாலைப் பாதுகாப்பு திட்டங்களுக்கு நிதி வழங்க ஏதுவாக 'சாலைப் பாதுகாப்பு நிதி' ஒன்றினை அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இணக்கக் கட்டணம் மற்றும் அபராதத் தொகை ஆகியவற்றிலிருந்து இந்நிதிக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. உள் துறைச் செயலாளரைத் தலைவராகக் கொண்ட ஒரு குழுவினால் இந்த நிதி நிருவகிக்கப்படுகிறது.

கடந்த 4 ஆண்டுகள் மற்றும் நடப்பு ஆண்டில் சாலை பாதுகாப்பு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்ட தொகை பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:-

ஆண்டு	நிதி ஒதுக்கீட்டின் அளவு
2000-2001	ரூ. 2 கோடி
2001-2002	ரூ. 3.75 கோடி
2002-2003	ரூ. 5 கோடி
2003-2004	ரூ. 5 கோடி
2004-2005	ரூ. 5 கோடி

அரசுத் துறைகள் மற்றும் அரசு சாரா நிறுவனங்கள் வகுக்கும் சாலைப் பாதுகாப்பு திட்டங்களுக்கு இந் நிதியிலிருந்து நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. கடந்த வருடம் சாலைகளில் மின் சமிக்ஞைகளை (Traffic Signal) நிறுவவும், சாலைகள் மற்றும் சாலை சந்திப்புகளை பொறியியல் ரீதியாக முன்னேற்றவும், சாலை விழிப்புணர்வுப் பிரச்சாரம் செய்யவும் மற்றும் சாலை ரோந்து வாகன திட்டங்களுக்கும் இந் நிதியிலிருந்து உதவி வழங்கப்பட்டது.

12. அவசர சாலை விபத்து நிவாரண மையங்கள்

மாநிலத்தில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கை அசாதாரணமான வளர்ச்சியினை எட்டியுள்ள நிலையில், சாலைகளில் பாதுகாப்பினை ஏற்படுத்துவது என்பது மிகவும் கடினமான ஒன்றாகியுள்ளது. எனவே, சாலைப் பாதுகாப்பு செயல்திட்டம் ஒன்று உருவாக்கப்பட்டு, இதன்

2004 ஜூலை 29]

அடிப்படையில் தேசிய நெடுஞ்சாலை வழித்தடங்களில் 50 கி.மீ. இடைவெளிக்கு ஒன்றாக 80 விபத்து நிவாரண மையங்கள் அமைக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்பொழுது 67 மையங்கள் முழுவீச்சில் இயங்கி வருகின்றன. அவற்றுள், 36 மையங்களுக்கான செலவினம் தனியார் மருத்துவமனை மற்றும் நிறுவனங்களாலும் 31 மையங்களுக்கான செலவினத்தின் ஒரு பகுதி அரசாலும் ஏற்கப்படுகிறது. மீதமுள்ள 13 மையங்கள் விரைவில் செயல்படும்.

விபத்தில் பாதிப்புக்குள்ளானோரை மீட்பதற்கென்றே ஒவ்வொரு மையமும் தனித்தனியே ஒரு ஆம்புலன்ஸ் வாகனத்தை கொண்டுள்ளது. இதில் மிக அத்தியாவசியமான மருந்துகள் இருப்பில் வைக்கப்பட்டுள்ளன. பயிற்சி பெற்ற மருத்துவப் பணியாளர் ஒருவரும், ஓட்டுநர் ஒருவரும் நாள்முழுவதும் தயார் நிலையில் இருப்பர். இது தவிர, கட்டணமின்றித் தகவல் தெரிவிக்கும் வகையில் '1033' என்ற நான்கு இலக்கத் தொலைபேசி வசதி ஒவ்வொரு மையத்திற்கும் செய்து தரப்பட்டுள்ளது. விபத்து குறித்த தகவல் கிடைக்கப்பெற்றவுடன் விபத்து நடந்த இடத்திற்கு ஆம்புலன்ஸ் விரைந்து சென்று விபத்துக்குள்ளானவர்களின் உயிரைக் காக்கும் பொருட்டு முதலுதவிப் பணிகளை மேற்கொள்ளுகின்றன. பலத்த காயமடைந்தோர் உரிய முதலுதவிக்குப் பின்னர் இலவசமாக அருகிலுள்ள மருத்துவமனைக்கு தீவிர சிகிச்சைக்கு கொண்டு செல்லப்படுகின்றனர். 2002-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் முதல் 2004-ஆம் ஆண்டு மே வரையிலான காலத்தில் மட்டும் உரிய காலத்தில் சேவையாற்றியதன் மூலம் 9395 பேர்கள் இம்மையங்களால் காப்பாற்றப்பட்டுள்ளனர். மேலும் 7422 பேர் ஆரம்ப சிகிச்சைக்குப் பின்னர் மேல் சிகிச்சைக்காக மருத்துவ மனைகளுக்குக் கொண்டு செல்லப்பட்டுள்ளனர்.

விபத்து குறித்த தகவல்களை செல்போன்கள் மற்றும் தொலைபேசிகள் வாயிலாக உடனடியாக தெரிவிக்கும் வகையில் போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்தில் தகவல் மையம் (Call centre) ஒன்று அமைக்கப்படவுள்ளது. இத்தகவல் மையம் 24 மணி நேரமும் தொடர்ந்து இயங்கக் கூடியதாக இருக்கும். நெடுஞ்சாலையில் பயணம் செய்யும் ஒருவர் விபத்தினைப் பார்த்த மாத்திரத்திலேயே செல்போன் மூலம் தகவல் மையத்தைத் தொடர்பு கொள்ள இயலும். இம் மையம் நினைவில் நிற்கக்கூடிய ஒரு சில செல்போன் எண்களையும் தொலைபேசி எண்களையும் கொண்டிருக்கும். விபத்து குறித்த தகவல் பெறப்பட்ட உடனேயே, அருகிலுள்ள அவசர விபத்து நிவாரண மையத்தையும் நெடுஞ்சாலை ரோந்துப் பிரிவையும் இத் தகவல் மையம் எச்சரிக்கை

[2004 ஜூலை 29]

செய்யும். இத்தகைய ஏற்பாட்டின் மூலம் பயணி ஒருவர் விபத்து குறித்துத் தகவல் அளிக்கவும் அதன் மூலம் உடனடியாக நிவாரணப் பணிகளை மேற்கொள்ளவும் வசதி ஏற்படும்.

13. விபத்துக்குள்ளானவர்கட்கு நிவாரணம் வழங்குதல்

1988 ஆம் ஆண்டின் மோட்டார் வாகனச் சட்டம், சாலை விபத்தில் பலியானவர்களுக்கு அவர்களுடைய வயது, வருவாய் ஈட்டும் திறன் மற்றும் விபத்தின் தன்மை ஆகியவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டு நஷ்ட ஈடு வழங்க வகை செய்கிறது. விபத்துக்கு காரணமானவர்கள் எவராயிருந்தாலும் அதனைக் கருத்தில் கொள்ளாமல் இறந்தவர்களுக்கு குறைந்தபட்ச நிவாரணம் வழங்கவும் இச்சட்டம் வழிவகை செய்கிறது. இதைத் தவிர, சாலை விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கோ அல்லது உறவினர்களுக்கோ முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து உடனடி நிதியுதவி வழங்கப்படுகிறது. இந்த நிவாரணத் தொகை வருவாய் கோட்ட அலுவலரால் வழங்கப்படுகிறது. அத்தொகை கீழ்க்கண்ட அளவில் வழங்கப்படுகிறது.

1) இறப்பு	—	ரூ.10,000/-
2) நிரந்தர செயலிழப்பு	—	ரூ. 6,000/-
3) ஒரு கண் அல்லது ஒரு கை அல்லது ஒரு கால் இழப்பு	—	ரூ.4,000/-
4) ஏனைய சிறு காயங்கள்	—	ரூ.500/-

2004-2005 ஆம் நிதியாண்டில் விபத்தில் பலியானவர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்க ரூ.5 கோடி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மேலும் அரசுப் போக்குவரத்து பேருந்துகளால் ஏற்படும் விபத்துக்களில் பாதிக்கப்பட்டோரின் குடும்பங்களுக்கும், பரிதாப நேர்வுகளில் இதர வாகனங்களினால் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கும் முதலமைச்சர் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து கருணைத் தொகை கீழ்க்கண்டவாறு வழங்கப்படுகிறது:

1) இறப்பு	—	ரூ.50,000/-
2) பலத்த காயம்	—	ரூ.15,000/-
3) சிறு காயம்	—	ரூ. 6,000/-

2004 ஜூலை 29]

14. மாசு கட்டுப்பாடு

மோட்டார் வாகனங்கள் வெளியிடும் புகையின் அளவு 1989 ஆம் ஆண்டின் மத்திய மோட்டார் வாகன விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. பதிவு செய்யப்பட்டு, ஓராண்டுக்கும் மேற்பட்ட வாகனங்கள் மாசு கட்டுப்பாட்டு சோதனைக்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னை மாநகரில் சரக்கு வாகனங்களின் புகை வெளியேற்றும் அளவை சோதனை செய்ய தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாட்டு வாரியத்தால் மூன்று சோதனை மையங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இது தவிர, செங்கல்பட்டு, திண்டுக்கல் மற்றும் நீலகிரி ஆகிய இடங்களிலும் இவ்வாரியத்தால் 5 சோதனை மையங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மொத்தம் 8 நிலையங்கள் தமிழ்நாடு மாசு கட்டுப்பாட்டு வாரியம் மூலம் நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ்வாரியத்தால் அமைக்கப்பட்டுள்ள மாசு கட்டுப்பாடு சோதனை மையங்கள் தவிர, சென்னையிலும் மற்றும் இதர நகரங்களிலும் 231 தனியார் புகைச்சோதனை மையங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. வாகனங்கள் வெளியிடும் புகையளவு சோதனை செய்யப்பட்டு, அவை வெளியிடும் புகையின் அளவு குறிப்பிட்ட அளவுகளுக்குள் இருந்தால், 'புகையளவு கட்டுப்பாட்டில் உள்ளது' என்ற சான்றிதழ் வாகனங்களுக்கு வழங்கப்படுகிறது. தனியார் புகைச் சோதனை மையங்கள் சரியான முறையில் புகையளவினை சோதனை செய்ய, அவைகள் கணினிமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசால் அண்மையில் அறிவுரைகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. இதன் மூலம் மாசு கட்டுப்பாடு சோதனை உகந்த முறையில் நிறைவேற்றப்படுவதுடன், வாகனங்களை சோதனை மையங்களுக்கு கொண்டு செல்லாமலும், முறையாக சோதனை செய்யாமல் சான்றிதழ் வழங்குவதும் தடுக்கப்படுகிறது.

வாகனங்களினால் ஏற்படும் மாசு, சுற்றுச்சூழலுக்கு ஒரு பெரிய அச்சுறுத்தலாக உள்ளது. கடந்த மூன்று ஆண்டுகளாக, காற்றில் உள்ள மாசினைக் கட்டுப்படுத்த பல்வேறு நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்து வருகிறது. எல்.பி.ஜி எரிபொருள் நிரப்பும் நிலையங்கள் சென்னையில் பல்வேறு இடங்களில் நிறுவப்பட்டு வருகின்றன. வாகனங்களில் எல்.பி.ஜி எரிபொருளை எரிசக்தியாக உபயோகப்படுத்த வாகன ஓட்டிகள் / உரிமையாளர்கள் ஊக்குவிக்கப்படுகிறார்கள். தகுதிச்சான்று பெற வரும் போக்குவரத்து வாகனங்கள் முழுமையாக சோதனை செய்யப்படுவதால் புகையை அளவுக்கு அதிகமாக வெளியிடும் வாகனங்கள் தகுதிச்சான்று பெற இயலாது. பழைய வாகனங்களினால் ஏற்படும் மாசு அதிகமாக

[2004 ஜூலை 29]

இருப்பது தெரியவந்துள்ளதால், வெவ்வேறு போக்குவரத்து வாகனங்களுக்கான வயது வரம்பை நிர்ணயிக்க மத்திய அரசுக்கு இவ்வரசு பரிந்துரை செய்ய கருதியுள்ளது.

15. 2004-2005-ல் பிற முயற்சிகள்

தொடர்ந்து நடக்கும் சிறப்புப் பணிகளுடன் இத்துறை கீழே குறிப்பிட்டுள்ள திட்டங்களை பகுதி-II திட்டத்தின்கீழ் பொதுமக்களின் நலன் கருதியும், அலுவலகங்களை நவீனமயமாக்கவும் 2004-2005 ஆம் ஆண்டில் செயல்படுத்த முடிவு செய்துள்ளது.

		(ரூபாய் இவச்சத்தில்)
1	சேலம், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு ஓட்டுநர் சோதனை தளம் ஏற்படுத்துதல்	17.65
2	வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு 10 பேக்ஸ் கருவிகள் வழங்குதல்	1.80
3	வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்காக 15 ஒளியச்ச இயந்திரங்கள் (Xerox machines) வழங்குதல்	18.75
4	பணத்திற்கு ஒப்புக்கை வழங்கும் 20 இயந்திரங்கள் (Cash track machines) வாங்குதல்	10.00
5	முதல் கட்டத்தில் கணினி மயமாக்கப்பட்ட அலுவலகங்களுக்கு 17 மின் உற்பத்தி இயந்திரங்கள் (Generators) வாங்குதல்	12.75
6	சென்னை, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகத்தில் இரண்டு துணை ஆணையாளர்களுக்கு தொலைபேசி இணைப்பு வசதிகள் வழங்குதல்	0.24
7	கணினி மயமாக்க, வன்பொருள்கள் வாங்குதல்	500.00

16. முடிவுரை

நாட்டின் பொருளாதார மற்றும் சமூக வளர்ச்சிக்கு போக்குவரத்துத் துறை மிக முக்கிய பங்கு ஆற்றி வருகிறது. எனவே, இத்துறையை நவீன தொழில்நுட்ப ரீதியிலும் தகவல் தொழில்நுட்ப ரீதியிலும் மேம்படுத்த வேண்டியதன் அவசியத்தை, இவ்வரசு நன்கு உணர்ந்துள்ளது.

2004 ஜூலை 29]

இத்துறையின் நடைமுறைகள் எளிமையாகவும், இடர்பாடற்றதாகவும் இருக்க வேண்டும் என்றும் அரசு விரும்புகிறது. வாகன உரிமையாளர்கள் மற்றும் பொது மக்களின் தேவைகளை முற்றிலும் நிறைவு செய்யும் வகையில் செயல்படுவதே இத்துறையின் நோக்கமாகும். இதுவரை இது தொடர்பாக எடுத்த நடவடிக்கைகளினால் நல்ல பலன்கள் விளைந்துள்ளன. இனி வரும் நாட்களில் இந்த முயற்சிகள் மேலும் முனைப்புடன் செயல்படுத்தப்படும்.

